

BORSOS ÁRPÁD

Mozik az agglomerációs térségekben

Bevezetés

Kutatások sora bizonyítja, hogy az agglomerációként, agglomerálódó térségként, településeggyüttesként definiált térszerveződési formáció – kimutatható vadhajtsái ellenére – összességében kedvező pozíciót képes teremteni az ott lakók számára. A központ szerepét betöltő település és közvetlen környezete között kialakult/kialakulóban lévő funkcionális kapcsolatok a társadalmi, gazdasági élet számos szegmensében kínálnak előnyöket. Így például a munkavállalásban, a magasabb színvonalú, speciális egészségügyi ellátásban, az igazgatási, állampolgári ügyek intézésében, szaküzlethálózatok révén a kereskedelmi ellátásban, a bonyolultabb pénzügyi, banki műveletek végzésében (Kőszegfalvi 1997, Tóth 2001–2002, 2004, Szirmai – A. Gergely – Baráth – Molnár – Szépvölgyi 2002). Nincs ez másképpen a kultúra területén sem, kiváltképp az oktatást, a művelődést illetően. A jobb pozíció létrejöttében semmivel nem helyettesíthető, kitüntetett szerepe van az érintett településeket összefűző, rendszerbe fogó vonalas infrastruktúra-elemeknek, közöttük a közlekedésnek, a távolságlegyezősi technikáknak (Erdősi 2003, 2004). Ezek életminőséget befolyásoló mivolta egyértelmű.

Jelen kutatás célja annak feltárása volt, hogy a kulturális fogyasztás egyik területén, a mozi által kínált szolgáltatás igénybevételében a már kialakult agglomerációknak, a kitapintható agglomerálódási folyamatoknak van-e hozzáadéka a centrumokat körülölelő települések lakónépessége számára.

A vizsgálódás racionalitását az adja, hogy miközben az állam a legkülönbözőbb technikákkal a nemzeti filmgyártás támogatására egyre többet költ, a magyar mozihálózat – megfelelő, valós társadalmi érdeket tükröző ágazatpolitika hiányában – folyamatosan zsugorodik. Sem az állami költségek, sem a hazai filmgyártás szempontjából nem lehet közömbös, hogy a moziba járási lehetőségek tekintetében már tökéletesen kettészakadt Magyarországon (Borsos 2004, 2005) napjaink urbanizációs folyamatai bővítik-e a magyar filmek potenciális közönségének körét, vagy az agglomerációt képező településeken a teljesen mozihiányos, elsősorban rurális térségekkel azonos helyzet tapasztalható (1. ábra).

Az elemzés alapját a Központi Statisztikai Hivatal megyei igazgatóságai által az agglomerációk (agglomerálódó térségek, településeggyüttesek) társadalmi, gazdasági viszonyait bemutató kiadványok, a MÁV és a Volán társaságok 2005. évi nyári menetrendje, valamint az ágazati adatszolgáltatási rendszer mozira vonatkozó adatai képezték.

A vizsgálat a KSH által e térszerveződési kategóriába sorolt 3 agglomerációra (Győr, Miskolc, Pécs), ugyanennyi agglomerálódó térségre (Eger, Szombathely, Zalaegerszeg) és 13 településeggyüttesre (Békéscsaba, Debrecen, Kaposvár, Kecskemét, Nyíregyháza, Salgótarján, Sopron, Szeged, Székesfehérvár, Szekszárd, Szolnok, Tatabánya, Veszprém) terjedt ki. Ennek következtében centrumokat képező megyei jogú városok mellett a kutatás érintett 14 várost (közöttük hat társközpontfunkciót tölt be), 220 községet, mely területeken Magyarország lakosságának 24%-a koncentrálódott. Nem terjedt ki a kutatás a fővárosi agglomerációra és a Balaton környéki agglomerálódó térségre. Az előbbi terjedelme, sajátos többszintű szerkezete okán külön vizsgálat tárgyát képezi. Az utóbbit azért mellőztük, mert a térségnek sem gazdasági, sem igazgatási, sem geográfiai értelemben nincs markáns központja, egész évben működő mozi a vizsgált időszakban a 2000. évi. CXII. törvény szerinti 52 partközeli településből csupán Hévízen, a tágabb, 160 települést tartalmazó kiemelt üdülőkörzetben pedig további két településen, Tapolcán és Sármelléken volt.

A mozihálózat jellemzői

Az agglomerációkban a térbeli egyensúlytalanság és a jelentős különbségek (Borsos 2004, 2005) ugyanúgy érzékelhetők, mint az ország egészében (1. ábra, 1. táblázat). A vizsgált térségek többségében, 11-ben csupán a centrumtelepülésen működött mozi 2004-ben. Hat térség esetében egy-egy (Pécs: Hosszúhétény; Békéscsaba: Sarkad; Debrecen: Vámospercs; Kaposvár: Orci; Kecskemét: Lajosmizse; Nyíregyháza: Kótaj), Szeged von-

zaskörzetében kettő (Deszk, Sándorfalva), Tatabánya körzetében három (Oroszlány és Tata társközpontok, valamint Környe) településen élvezhette a lakosság helyben is e kulturális szolgáltatást. A nem centrumban lévő vetítőhelyek látogatottsága azonban összességében is és az egyes településegységek többsége esetében is elenyésző volt, az adott terület éves nézőszámának 0,08 (Nyíregyházi településegységes) és 0,47 (Szegedi településegységes) százaléka között szóródott. Két kivétellel találhattuk magunkat szembe: a Kecskeméti településegységes esetében ez az érték 2,2%, Tatabányáiban – ahol egyébként országosan a legalacsonyabb a moziba járási index, s az éves látogatószám alig haladta meg a 48 ezret – 32,3%.

Lényeges műszaki-technikai, illetve kapacitásbeli eltérések mutatkoznak a centrumtelepülések mozi-ellátottságában, amit az 1. táblázat jól érzékeltet.

1. táblázat

Mozik az agglomerációs centrumokban

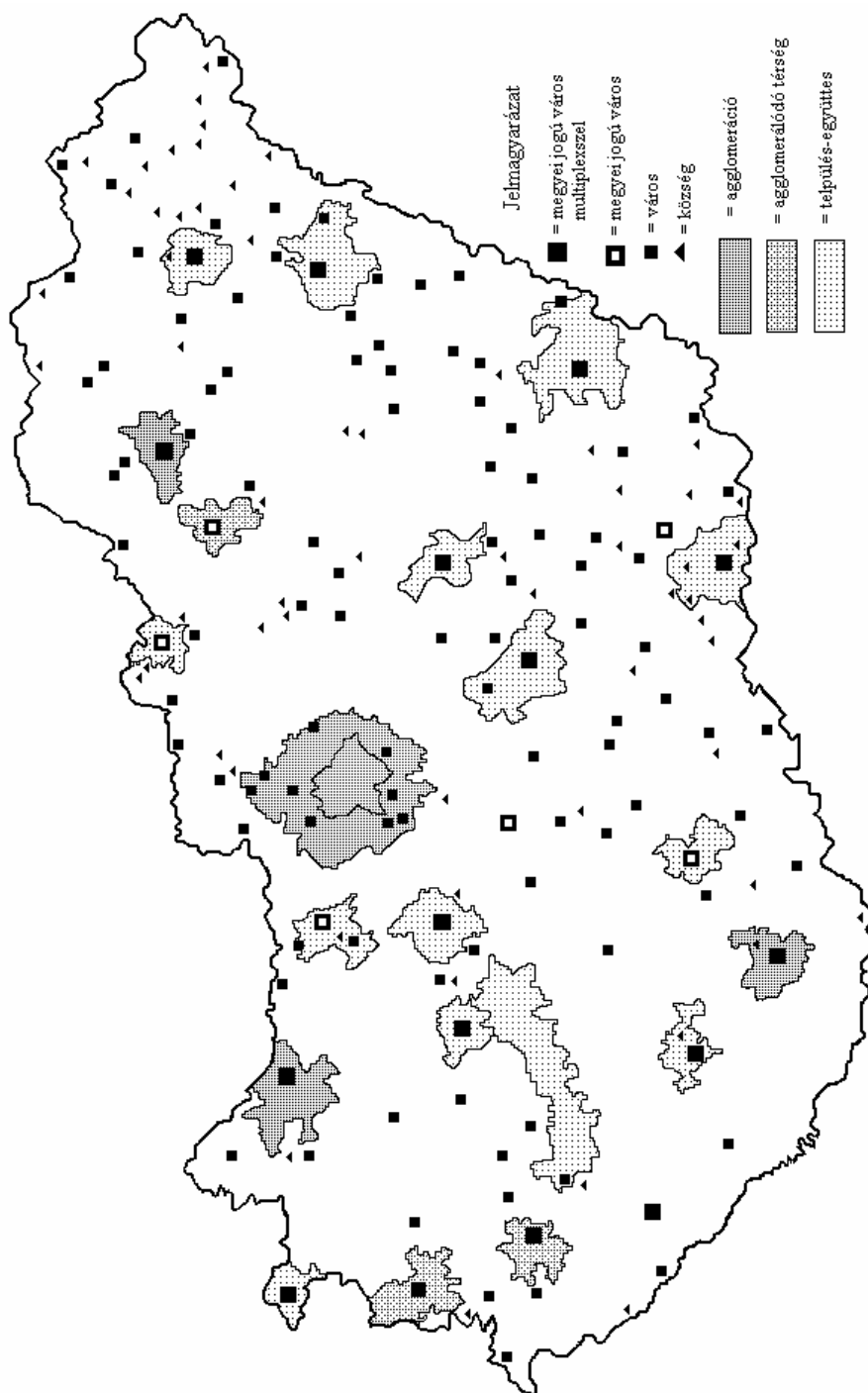
Agglomerációs központ	A mozik	A termek	A férőhelyek	Ezer állandó lakosra jutó férőhely	Multiplexben	
	száma				terem	férőhely
Győr	4	14	2 557	19,9	10	1912
Miskolc	4	18	3 478	59,9	15	2698
Pécs	5	15	3 258	20,7	10	1988
Eger	2	3	368	6,5	0	0
Szombathely	4	8	1 730	21,5	4	721
Zalaegerszeg	3	8	2 245	36,1	4	725
Békéscsaba	1	4	638	9,7	4	638
Debrecen	4	14	2 238	10,9	9	1724
Kaposvár	2	5	784	11,5	4	634
Kecskemét	3	7	1 390	12,9	5	840
Nyíregyháza	3	8	1 363	11,7	6	1003
Salgótarján	1	2	539	12,3	0	0
Sopron	2	9	1 744	31,0	7	1380
Szeged	3	13	2 733	16,8	9	1969
Székesfehérvár	2	11	1 945	19,1	10	1885
Szekszárd	1	2	369	11,3	0	0
Szolnok	3	7	1 233	16,1	4	737
Tatabánya	2	2	658	16,4	0	0
Veszprém	3	6	1 007	9,2	4	617

Forrás: KSH.

Az ezer állandó lakosra jutó férőhelyek száma kiugróan magas Miskolcon, lényegesen meghaladja a többi centrumét Zalaegerszegen és Sopronban. Az ellenkező pólust e tekintetben Eger, Veszprém és Békéscsaba képviseli. A két szélső érték között több mint 9-szeres különbség mutatkozik. Ennek hatása viszont a moziba járási gyakoriságban nem tükröződik egyértelműen.

Négy centrumot (Egert, Salgótarjánt, Szekszárdot, Tatabányát) kivéve a kínálati kapacitás zömét a bevásárlóközpontok részeként létesített többtermes mozik (multiplex, miniplex) nyújtják. Az általában filmforgalmazói háttérrel rendelkező, hálózatként működő egységek műsorpolitikai, műszaki-technikai, kényelmi szempontból egyaránt erős pozícióban vannak még a felújított, modernizált hagyományos mozikkal szemben is. Piaci, kínálati ellentételezésüként jelentős tényezőt képviselő alternatíva csupán Pécssett mutatható ki.

1. ábra. Az agglomerációk és a mozik tér szerkezete Magyarországon, 2004.



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

Kutatás-módszertani kérdések

Témánk vizsgálatának tervezésekor három problémakörrel kellett szembenézni.

Az első: A nem fővárosi játszóhelyek nézőinek összetételéről (lakhely, kor, nem, iskolai végzettség) tudományos kutatással megalapozott elemzés még nem született, legalábbis nem forog közkézen. Ilyen vizsgálati tapasztalatokra alapozottan nem lehet megítélni, milyen szerepet játszanak/játszhatnak a centrumokban lévő filmszínházak vonzáskörzetük ellátásában. Ugyanakkor négy, a főváros különböző pontján elhelyezkedő többtermes moziban (Corvin, Lurdy Ház, Duna Plaza, Mammut) 1997 és 2004 között más-más időpontban és időtartamban (napi és egyhetes) folytatott mérések tanúsága szerint a Pest megyei nézők aránya 5,5 és 23,8%, a Pest megyén kívüli vidékiek, illetve külföldiek aránya pedig 3,8 és 15% között mozgott.

Az előbbiekből kiindulva – minden agglomeráció (agglomerálódó térség, településeggyüttes) esetében feltételezve a mozira is érvényes vonzerőt – az viszont mérhető, hogy a centrumban kínált szolgáltatás igénybevételenek szándékát erősítő vagy gyengítő, netán kioltó tényezők milyen mértékben vannak jelen a településeken.

A második: a moziba járást befolyásoló tényezők. Azt, hogy ki, mikor, miért vált mozijegyet, számtalan tényező határozza meg. Az a motívumrendszer, amire alapozva bárki egy film megtekintésére vonatkozó döntését meghozza, nyilvánvalóan egyénenként változó, noha van általánosan érvényes feltételrendszere is (van elérhető mozi, van a napi programba beilleszthető előadás, rendelkezésre áll a jegy ellenértéke stb.). Minden különösebb vizsgálat nélkül belátható, hogy e döntésnek személyiségfüggő elemei mellett (pszichés alkát, iskolázottság, érdeklődés, életmód) vannak jövedelem-, illetve térspecifikus összetevői is. Egészen más döntési helyzet előtt áll ugyanis – minden más feltételt tekintve azonos helyzetben – az, aki szándékát állandó lakhelyén valósíthatja meg, mint az, akinek arra csupán más településen nyílik módja.

Kutatásunk szempontjából meghatározónak tekintettük a mozi elérhetőségének jellemzőit (távolság, utazási idő, tömegközlekedési térkapcsolati jellegzetességek), az egyéni mobilitási szabadságfokot reprezentáló személygépkocsi birtoklását és a jövedelemviszonyokat. Ugyanis ezek a kemény adatokkal leírható pozíciók az agglomerációban mozi nélküli településen élők számára egy-egy döntés meghozatalakor megkerülhetetlenek, s ugyanakkor általuk meghatározható, indexálható az a potenciál, ami egy pozitív döntés általánosan érvényes feltételrendszerét képezi, s a szándékot megerősítő, gyengítő vagy kioltó tényező lehet.

A harmadik: A tömegközlekedési térkapcsolatok megítélésében a tekintetben álltunk választás előtt, hogy a minősítést egy választott időszak (téli vagy nyári menetrend) napi átlagos járatszáma alapján, vagy a moziba járási lehetőségeket és szokásokat tekintve a csúcsidőszakoknak megfelelően végezzük el. Egy negyven elem-ből álló, valamennyi térségre kiterjedő véletlenszerű mintavétel azt bizonyította, hogy a munkaidőt, a tanítási időt, a közhivatali ügyintézés preferáló hétköznapi menetrendek járatsűrűsége a moziba járás szempontjából erősen torzított képet ad, s az egyes települések esetében meglévő hiányokat, aránytalanságokat egyetlen szintetikus mutató esetén elfedi.

Többéves mozgóképszakmai tapasztalat és két évre kiterjedő budapesti vizsgálat azt bizonyította, hogy a meghatározó mértékű mozilátogatás a munkaszüneti napokra esik, egymást követő munkaszüneti napok közül általában az előbbi lévőre, ezért a minősítést ezen időszakra érvényes menetrendek alapján végeztük el. E választást támasztotta alá az is, hogy a tömegközlekedést igénybe vevő számára egy kétórás film megtekintése, a vele járó holtidőkkel, utazással együtt négy-, rosszabb esetben ötórás elfoglaltságot is eredményezhet. Ez pedig egy átlagos munkanapba csak elvéve illeszthető bele.

Összességében öt mutató alapján meghatározhatónak véltünk azt a pozícióértéket, mely az agglomerációt képező településeken lakók esetében a centrumba irányuló mozilátogatással kapcsolatos döntések hátterét (kemény feltételét) képezi. Ezen mutatók:

- az egy állandó lakosra jutó adóköteles jövedelem,
- a tömegközlekedési térkapcsolatok jellemzői a centrum és az egyes települések között (útvonal, menetrend szerint megtett út, menetidő, járatsűrűség, az egyes járatok napi eloszlása),
- az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma,
- a közúti távolságok,
- az útviszonyoknak megfelelő menetidő.

Ezen faktorokból a Bennett-módszerrel (dr. Abonyiné dr. Palotás 1999) képzett mutató – álláspontunk szerint – alkalmas annak megjelenítésére, hogy az agglomerációs térségek egyes településein lakók pozíciója a kedvező döntés meghozatalához milyen minőséget képvisel.

Az egy állandó lakosra jutó adóköteles jövedelem

A piacgazdaságra való áttérés jelentős mértékben átstrukturálta a lakosság fogyasztási szokásait. A kiadási szerkezet módosulása a kulturális kiadásokat sem hagyta érintetlenül. Azon belül – minden bizonnyal az állami támogatás, az intézményrendszer és az árképzés gyökeres átalakulása következtében is – a legszembetűnőbb változások egyike a moziüzemeltetés területén ment végbe. A rendszerváltást követően a mozik száma zuhanásszerűen csökkent (Borsos 2004, 2005), a jegyárak a fogyasztói árszínvonalat többszörösen meghaladó mértékben emelkedtek, a nézőszám tekintélyes mértékben csökkent (2. táblázat).

2. táblázat

A mozik működésének jellemzői 1989-ben és 2004-ben

Év	Nézőszám, millió	Jegybevétel, millió Ft	Egy látogatóra jutó bevétel, Ft	Moziba járási gyakoriság	A fogyasztói árszínvonal emelkedése
1989	46,5	1 364	29,3	4,4	1
2004	13,6	10 886	800,0	1,3	10

Forrás: KSH-adatok.

Mivel a mozival nem rendelkező települések lakosságát nem csupán a mozijegyek árának drasztikus emelkedése érinti, hanem a térbeli távolságok megtételének költségei (tömegközlekedési tarifák, benzinárak) is, nyilvánvaló, hogy a moziba járás lehetőségét az anyagi helyzet jelentős mértékben meghatározza.

A vizsgált településeken az egy állandó lakosra jutó éves adóköteles jövedelem 2002-ben 142 ezer Ft (Újléta) és 701 ezer Ft (Herend) között szóródott úgy, hogy a maximumot követő legmagasabb érték 588 ezer Ft (Sárkeresztés) volt. Az egyes centrumokhoz gravitáló települések átlagos jövedelme alapján a legkedvezőbb pozícióban a Veszprém és Győr, a legrosszabban a Debrecen és Békéscsaba környéki települések voltak.

3. táblázat

Az agglomerációs térségek jövedelemviszonyai, 2002

Agglomerációs központ	A vonzott települések száma	Egy állandó lakosra jutó adóköteles jövedelem, ezer forint	A szóródás terjedelme, ezer forint	Rangsor
Győr	28	501	404–585	2.
Miskolc	12	382	308–492	10.
Pécs	20	357	214–477	12.
Eger	9	419	327–494	7.
Szombathely	30	482	350–577	3.
Zalaegerszeg	28	426	302–564	6.
Békéscsaba	9	292	193–382	18.
Debrecen	8	280	142–348	19.
Kaposvár	13	406	322–563	8.
Kecskemét	8	330	274–434	14.
Nyíregyháza	4	304	262–341	17.
Salgótarján	8	315	175–403	16.
Sopron	5	391	352–436	9.
Szeged	11	345	276–436	13.
Székesfehérvár	12	473	311–588	4.
Szekszárd	4	324	286–423	15.
Szolnok	5	375	303–584	11.
Tatabánya	11	431	306–523	5.
Veszprém	9	518	407–533	1.

Forrás: KSH-adatok.

A településenkénti érték rangsor 58 elemű alsó kvartilisének zömét Békéscsaba (8), Debrecen, Pécs (7-7), Salgótarján és Szeged (6-6) környéki települések alkotják, Győr, Sopron és Szombathely körzetébe tartozó viszont nem található közöttük. A felső kvartilis elemei 11 körzetből rekrutálódnak, többségük Győr (20) és Szombathely (15) térségéből való.

Tömegközlekedési térkapcsolatok

A tömegközlekedési térkapcsolatok minőségének megítélése – mint azt korábban kifejtettük – a vonzasközpont és az adott település között a munkaszüneti napokon érvényes menetrend szerinti járatok sűrűsége, arányos eloszlása, illetve a menetidő alapján történt.

A klasszifikációban három – kedvező, közepes, kedvezőtlen pozíciójú – csoportot különböztettünk meg. Az első csoportba azok a települések kerültek, melyek tömegközlekedési rendszerét a nap minden időszakában mindkét irányban magas járatszám jellemezte, s a délutáni és esti időszakban bármely két járat közötti követési idő nem haladta meg a 45–60 percet. Ez utóbbi kritérium esetében engedményt legfeljebb a 20–24 óra közötti időszakra vonatkozóan tettünk. A második csoportba soroltuk a települést, ha a járatok közötti várakozási idő általában egy-másfél órát tett ki, vagy valamelyik – a mozielőadások szempontjából releváns – napszak járáthányos volt. Kedvezőtlen pozíciójú minősítést kapott a település, ha a járatok követési ideje túllépte a másfél órát, ha a vonzasközpont és a település közötti menetidő a 30 percet meghaladta.

Ezen osztályozás szerint a települések 14,5%-át lehetett a kedvező, 27,4%-át a közepes, 58,1%-át a kedvezőtlen pozíciójú kategóriába sorolni. Az egyes kategóriákon belül érték rangsort nem képeztünk. A kedvező pozíciót 1, a közepes 2, a kedvezőtlen 3 pontszámmal, s az egyes térségek értékindexét az egyes települések átlagával jellemeztük (4. táblázat).

4. táblázat

A tömegközlekedési térkapcsolatok jellemzői

Agglomerációs központ	A kedvező	A közepes	A kedvezőtlen	Térségi térkapcsolati értékindex	Érték rangsor
	tömegközlekedési térkapcsolatú települések száma				
Győr	2	10	16	2,50	10.
Miskolc	6	5	1	1,58	1.
Pécs	–	4	16	2,80	15–16.
Eger	–	4	5	2,55	13.
Szombathely	–	5	25	2,80	17.
Zalaegerszeg	4	9	15	2,39	8.
Békéscsaba	–	7	2	2,20	6–7.
Debrecen	4	–	4	2,00	4–5.
Kaposvár	1	5	7	2,46	12.
Kecskemét	–	2	6	2,75	14.
Nyíregyháza	–	1	3	2,75	15–16.
Salgótarján	–	–	8	3,00	18–19.
Sopron	2	–	3	2,20	6–7.
Szeged	5	2	4	1,90	3.
Székesfehérvár	3	2	7	2,33	9.
Szekszárd	–	–	4	3,00	18–19.
Szolnok	2	3	–	1,60	2.
Tatabánya	2	2	7	2,45	11.
Veszprém	3	3	3	2,00	4–5.

Forrás: MÁV-, Volán-menetrendek.

Személygépkocsi-állomány

A személygépkocsi-állomány mennyiségének vizsgálatát a moziba járási lehetőségek elemzésekor két tény elengedhetetlenné teszi. Az egyik, hogy az 1990-es években a személyközlekedésben a magán-személygépkocsik használati aránya a vasúti és az autóbuszos közlekedés rovására növekedett, mégpedig elsősorban a helyi és a rövidebb helyközi viszonylatokban (Erdősi 2003). A másik, hogy az autó mint egyéni közlekedési eszköz kedvez az ellátási funkciók hatósugara meghosszabbodásának, ezzel elősegítheti a funkciók összpontosulását a magasabb centralitási fokú településeken (Erdősi 2004). E szerep a mozik esetében azért kap külön hangsúlyt, mert a centrumvárosok domináns filmszínházainak többsége a városperemen, vagy ahhoz közel épült bevásárlóközpontokban működik. (E tekintetben Miskolc kivétel, mivel mindkét bevásárlóközpontot a belvárosban építették fel.) A kereskedelmi, szolgáltató, szórakoztató és vendéglátó-ipari funkciókat egyaránt ellátó központokban egy-egy megjelenés alkalmával többféle mindennapi szükséglet is kielégíthető, s ezáltal mind az anyagi, mind az időráfordítás rentabilitása növelhető.

Az agglomerációs körzetekbe tartozó településeken 2002-ben az ezer főre jutó személygépkocsi-állomány 8,1%-kal maradt el az országos átlagtól (259 db/ezer lakos), helyi viszonylatokban meglehetősen nagy különbségeket mutatott, 96 (Sóshartyán) és 367 (Nagylengyel) között szóródott. A medián értéke 247,5, a móduszé 254,2 volt. Az alsó kvartilisbe a legtöbb település Miskolc (9), Debrecen (7), Salgótarján és Szombathely (6-6), a felsőbe Pécs (8), Zalaegerszeg és Kaposvár (7-7) környékéből tartozott.

A térségi átlagok szintjén a legkedvezőbb pozíció Kecskemét (277 személygépkocsi/ezer lakos), Tatabánya (275), a leggyengébb Salgótarján (180), Debrecen és Szolnok (183-183) környékén érzékelhető. Az országos átlagot öt településeggyüttes (Kecskemét, Tatabánya, Sopron, Kaposvár, Zalaegerszeg) és 82 település haladta meg.

A moziba járást alapvetően meghatározó összetevők értékelése során vizsgáltuk azok egymáshoz való viszonyát is. Az adóköteles jövedelmek és a személygépkocsi-állomány esetében a +0,5-es és +0,45-os korrelációs együttható azt jelzi, hogy közöttük mind térségi, mind települési szinten inkább közepesen pozitív, mint szoros kapcsolat mutatható ki. Az viszont figyelemre méltó, ami empirikusan is jól érzékelhető, hogy a legkedvezőbb tömegközlekedési térkapcsolati indexszel rendelkező területi egységekben (Miskolci agglomeráció, Szolnoki településeggyüttes) általában alacsony a személygépkocsik száma, s e térségek a jövedelmi viszonyok sorrendjében is a mediánál alacsonyabb értéksoportba tagolódnak.

Közúti távolság és menetidő

Nem szorul különösebben bizonyításra, hogy az egyéni és a tömegközlekedésben ugyanazon cél elérésének jellemzőiben is kézenfekvő különbségek vannak. Ezért tartottuk szükségesnek a centrumok és a térségükbe tartozó települések közötti közúti távolságok, valamint az optimális menetidők szerepeltetését és vizsgálatát a moziba járásban szerepet játszó faktorok között. Az elemzés alapjául a <http://www.utvonalterv.hu> honlap adatai szolgáltak, melynek tanúsága szerint az agglomerációkon belüli, centrum–település távolságok 13,5 km átlag mellett 6 és 29 km között szóródtak. Az előbbi csoportba Ágfalva, Teskánd és Vértesszőlős, ez utóbbiba Mecsér és Újléta tartoztak (5. táblázat).

A legjellemzőbb távolság (a gyakorisági görbe maximumhelye) 30 előfordulási esettel a 11 km, mely körül a 10–14 km tartományban szembetűnő sűrűsödés érzékelhető (10 km-nél 22, 12 és 14 km között 18–18 előfordulás).

Az ideális állapotot tükröző menetidők 15,7 perces átlag mellett 6 és 32 perc közötti tartományban szóródnak. E célérési időráfordítások nem rosszabbak bármely hazai nagyvárosban vagy a fővárosban mérhető értékeknél. A távolság és a menetidő közötti erős pozitív korrelációt az értékek táblázatba rendezése is mutatja, helyenként az út- és a domborzati viszonyok módosító hatásának érvényesülése mellett, például Eger, Kecskemét (5. táblázat).

5. táblázat

A központtól mért átlagos közúti távolságok és menetidők

Agglomerációs központ	Átlagos távolság, km	Szóródási terjedelem	Érték-sorrend	Átlagos menetidő, perc	Szóródási terjedelem	Érték-sorrend
Győr	16,8	9–29	15.	17,5	11–30	15.
Miskolc	17,1	12–21	16.	21,3	16–24	19.
Pécs	12,8	9–19	11.	15,4	11–23	10.
Eger	10,4	8–13	2–3.	13,7	8–19	7–8.
Szombathely	13,6	7–22	12.	16,4	10–25	13.
Zalaegerszeg	11,6	6–17	8.	14,5	8–23	9.
Békéscsaba	17,7	11–27	19.	20,0	13–32	18.
Debrecen	17,3	11–29	17.	18,8	13–32	16.
Kaposvár	10,4	7–17	2–3.	12,8	8–19	3.
Kecskemét	17,5	8–25	18.	16,1	6–25	11–12.
Nyíregyháza	11,0	8–14	6.	13,0	10–18	4–5.
Salgótarján	11,4	7–15	7.	13,5	8–21	6.
Sopron	8,8	7–13	1.	9,6	7–13	1.
Szeged	14,5	11–19	14.	17,0	11–25	14.
Székesfehérvár	12,7	9–16	10.	13,7	10–18	7–8.
Szekszárd	10,8	8–13	4–5.	13,0	11–16	4–5.
Szolnok	14,0	11–16	13.	19,4	13–22	17.
Tatabánya	12,5	6–19	9.	16,1	8–22	11–12.
Veszprém	10,8	7–14	4–5.	10,9	6–13	2.

Forrás: <http://www.utvonalterv.hu>

6. táblázat

A moziba járást megalapozó potenciál megoszlása

Agglomerációs központ	1. Kiváló	2. Jó	3. Közepes	4. Gyenge	5. Rossz	A kiváló és jó pozíciójú települések lakosainak	
						száma	%-a
Győr	1	14	13	–	–	31 886	58,6
Miskolc	–	4	8	–	–	17 623	43,3
Pécs	–	4	16	–	–	7 576	34,6
Eger	–	4	5	–	–	9 657	51,8
Szombathely	–	8	22	–	–	14 130	34,9
Zalaegerszeg	1	15	12	–	–	10 586	68,7
Békéscsaba	–	1	7	1	–	32 446	35,4
Debrecen	–	4	3	1	–	13 228	39,8
Kaposvár	–	6	7	–	–	7 973	54,0
Kecskemét	–	2	3	–	–	14 089	44,5
Nyíregyháza	–	1	3	–	–	7 176	42,6
Salgótarján	–	–	8	–	–	–	–
Sopron	–	3	2	–	–	5 335	46,5
Szeged	–	6	5	–	–	29 106	76,4
Székesfehérvár	1	5	6	–	–	12 925	54,8
Szekszárd	–	–	4	–	–	–	–
Szolnok	–	2	3	–	–	9 583	47,4
Tatabánya	1	3	7	–	–	51 271	81,6
Veszprém	1	7	1	–	–	15 440	97,4
<i>Összesen</i>	<i>5</i>	<i>89</i>	<i>138</i>	<i>2</i>	<i>–</i>	<i>290 030</i>	<i>49,9</i>

Összegzés

Az egyes települések lakosságának moziba járási pozícióját a centrumokban a bemutatott faktorok alapján képzett szintetikus mutatóval jellemezzük. A szintetikus mutatók előállításában – mint azt a kutatás-módszertani kérdésekben már jeleztük – a Bennett-módszert alkalmaztuk. Minden egyes mutatóhoz (Melléklet 2., 4., 6., 8., 10. oszlop) indexet rendeltünk, mely nem más, mint a közöttük fellelhető legmagasabb értékhez (ez lesz a 100%) viszonyított százalékos arány (Melléklet 3., 5., 7., 9., 11. oszlop). A végső pozíció index, azaz a szintetikus mutató az egyes mutatók indexének számtani közepe (Melléklet 12. oszlop).

Két faktor esetében (jövedelem, személygépkocsik száma) a pozícióértékeket a tapasztalt legmagasabb előfordulás százalékában, kettő esetében (közúti távolság, menetidő) – mert ott a kedvezőbb állapotot a kisebb értékek mutatják – a százhoz viszonyított különbségek százalékában határoztuk meg. A tömegközlekedési térkapcsolati index esetében – mivel már azok maguk is sommás, származtatott értékítéletek – hipotetikus érték meghatározás eredményeként a kedvező pozícióhoz 100, a közepeshez 60, a kedvezőtlenhez 20%-os mutatót rendeltünk hozzá (Melléklet 4., 5. oszlop).

A szintetikus mutatókat, azaz a moziba járást elősegítő, megalapozó potenciál indexét (Melléklet 12. oszlop) öt osztályba csoportosítottuk a következők szerint: 90%-os érték felett kiváló, 71–90% között jó, 51–70% között közepes, 30–50% között gyenge, 30% alatt rossz. A végeredményt a 6. táblázat tartalmazza.

A térségek, települések pozíciójának meghatározásán túl vizsgáltuk azt is, hogy az egyes térszerkezeti képződmények lakosságának hány százaléka van kedvező (kiváló vagy jó) helyzetben a centrumba irányuló moziba járás szempontjából (6. táblázat 7. oszlop). Ez a mérőszám ugyanis még közelebb visz az egyedi helyi, területi jellemzők felmutatásához.

Következtetések

A vizsgált 19 központ köré szerveződő agglomerációban (agglomerációs térségben, településegységekben) 5 város és 6 község esetében volt ugyan mód 2004-ben moziba járni, az itt működő mozik kihasználtsága azonban – nagy valószínűséggel azok műszaki színvonala és a filmforgalmazói gyakorlat következtében – rendkívül alacsony volt. Az egy lakosra jutó látogatási gyakoriság egyetlen esetben sem érte el az országos 1,3-es átlagot, sőt az 1-et sem.

A központ szerepét betöltő településeken négy kivételével (Eger, Salgótarján, Szekszárd, Tatabánya) a kínálatban jelen volt a bevásárlóközpontokba telepített többtermes mozi.

A központok által nyújtott szolgáltatás igénybe vételéhez kiváló adottságokat öt település (Abda, Herend, Sárkeresztes, Teskánd, Vértesszőlös) mondhatott magáénak (2,1%), jó pozíciót 89 (38%) (Melléklet). Az előbbiből kerülhetnek/kerülhetnek ki a rendszeres, ez utóbbiakból az országos átlaggal megegyező gyakorisággal moziba járók. Amennyiben a vizsgált tényezőket a moziba járás kemény feltételeinek tekintjük, az egyéni érdeklődést, beállítottságot, egy-egy alkotás vonzerejét pedig a puha feltételeknek, a közepes pozícióba sorolt 138 település lakosai (58,9%) közül még kikerülhet az a réteg, amely számára a moziba járás lehetősége inkább nagyobb, mint kisebb áldozat árán valószínűsíthető. Ennek megvalósulása azonban csak rendkívül erős, puha feltételekből fakadó egyéni motiváció esetén következhet be. A gyenge pozíciójú 2 település (0,9%) számára a filmszínház-látogatás lehetősége semmivel nem jobb, mint a mozihányos területek peremén élő, bármely más, agglomerációhoz nem tartozó falu vagy város lakosa számára.

A vizsgálat tapasztalatainak népességközpontú megközelítése esetén az érzékelhető, hogy a központok által vonzott települések lakosságának 49,9%-ának a pozíciója a centrumokban lévő mozik kínálatának igénybe vételéhez kedvező (2,1%-nak kiváló, 47,9 esetében jó). Az átlag mögött azonban jelentős különbségek és eredményt befolyásoló egyensúlytalanságok húzódnak meg, amit a szóródás 0 és 97,4% közötti terjedelme egyértelműen érzékeltet. A negatív szélső értéket képviselő salgótarjáni és szekszárdi településegységekben az urbanizálódási folyamatnak semmi hozadéka nincs a vizsgált időszakban a kulturális fogyasztás e területén, az ellenkezőt képviselő Veszprém esetében pedig (kisebb-nagyobb kompromisszumok árán ugyan, de) a centrumtelepülés lakosaiét megközelítő pozíciót eredményez.

A szélsőségek mellett egyes esetekben az összképet befolyásoló egyedi sajátosságok is rejtőznek. A Tatabánya körül szerveződő térség magas pozícióértéke (81,6%) a két társközpont (Oroszlány és Tata) kedvező helyzetéből és magas népességszámából fakad. Békéscsaba esetében a 35,4%-os – egyébként a rangsor alsó

negyedében található – érték szintén az egyik társközpont, Gyula helyzetéből következik. Nélküle a mutató értéke Salgótarjánhoz és Szekszárdhoz hasonlóan nulla lenne.

Az urbanizálódási folyamat előrehaladottsága és a centrumok által vonzott települések moziba járási potenciálja között nem mutatható ki ok-okozati összefüggés. A lakosságárányos értékrangsor (vö. 6. táblázat) élvonalához a leglazább struktúra, a településegységek 3 tagja tartozik (Veszprém, Tatabánya, Szeged), az agglomerálódó térségbe sorolt Szombathely a rangsorban a 16., az agglomerációt képviselő Pécs pedig csak a 17.

Annak megválaszolására, hogy Magyarországon az elmúlt egy-másfél évtizedben tapasztalható moziba járási gyakoriságban (évi 1–1,3 alkalom/lakos) az objektív lehetőségeknek, azaz jelen vizsgálat tárgyát képező kemény feltételeknek, vagy a puha feltételeknek (beállítottság, érdeklődés, műsorpolitika), netán az üzemeltetői, forgalmazói üzletpolitikának van döntő jelentősége, egy mozgókép-szociológiai vizsgálat lenne hivatott. Ennek jogosságát és kultúrpolitikai szükségességét sugallja az a diszkrépancia (7. táblázat), ami az egyes agglomerációs központok (például Tatabánya, Veszprém, Kaposvár, Zalaegerszeg, Eger) vonzáskörzetében mért potenciál és a valóságos mozilátogatási gyakoriság között tapasztalható. Ezt erősíti az a tény is, hogy a centrumok más kutatások tanúsága szerint (Horváth–Rechnitzer 2004) a kedvező innovációs adottságokkal rendelkező városok közé tartoznak, s az ebben rejlő lehetőséget a magyar mozihálózat-fejlesztési koncepciójának megfogalmazásában kihasználatlanul hagyni nem volna szerencsés.

7. táblázat

Moziba járási gyakoriság és potenciál, 2004.

Agglomerációs központ	Moziba járási gyakoriság		A kedvező pozíciójú lakosság	
	alkalom/lakos	sorrend	aránya, %	szerinti sorrend
Győr	3,3	3–4.	58,6	5.
Miskolc	3,3	3–4.	43,3	12.
Pécs	2,5	11.	34,6	17.
Eger	2,6	16.	51,8	8.
Szombathely	3,1	5.	34,9	16.
Zalaegerszeg	2,4	12–13.	68,7	4.
Békéscsaba	2,8	7–8.	35,4	15.
Debrecen	2,2	14.	39,8	14.
Kaposvár	2,5	12–13.	54,0	7.
Kecskemét	2,7	9.	44,5	11.
Nyíregyháza	3,0	6.	42,6	13.
Salgótarján	0,6	18.	–	18–19.
Sopron	2,8	7–8.	46,5	10.
Szeged	3,7	1.	76,4	3.
Székesfehérvár	3,5	2.	54,8	6.
Szekszárd	1,2	17.	–	18–19.
Szolnok	2,6	10.	47,4	9.
Tatabánya	2,0	19.	81,6	2.
Veszprém	0,5	15.	97,4	1.

Forrás: saját számítás.

Melléklet
Településenkénti összesítő

Térség Település	Adóköteles jövedelem egy lakosra, ezer Ft	%	Tér- kapcsolati index	%	Személy- gépkocsik száma, ezer főre	%	A centrum- tól mért távolság, km	%	Menetidő autóval, perc	%	Index
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Győri agglomeráció											
Abda	585	83,5	1	100	303	82,6	10	95,7	11	94,7	91,3
Börcs	472	67,3	3	20	226	61,6	15	90,4	17	88,3	65,5
Dunaszeg	494	70,5	2	60	238	64,9	14	91,5	19	86,2	74,6
Dunaszentpál	518	73,9	3	20	215	58,6	17	88,3	22	83,0	64,8
Écs	447	63,8	2	60	260	70,8	21	84,0	19	86,2	73,0
Enese	498	71,0	2	60	228	62,1	20	85,1	17	88,3	73,3
Gönyű	507	72,3	3	20	202	60,5	15	90,4	14	91,5	66,9
Györladamer	492	70,2	2	60	242	65,9	12	93,6	15	90,4	76,0
Gyórság	457	65,2	3	20	238	64,9	17	88,3	20	85,1	64,7
Gyórszemere	455	64,9	3	20	225	61,3	19	86,2	19	86,2	63,7
Győrújbarát	565	80,6	2	60	310	84,5	11	94,7	17	88,3	81,6
Győrújfalú	569	81,2	2	60	298	81,2	10	95,7	13	92,6	82,1
Győrzámoly	518	73,9	2	60	248	67,6	25	79,8	30	74,5	71,1
Hédekvár	448	63,9	3	20	250	68,1	12	93,6	14	91,5	67,4
Ilrény	475	67,8	2	60	231	62,9	12	93,6	14	91,5	75,2
Kisbajcs	536	76,5	3	20	294	80,1	9	96,8	12	93,6	73,4
Köny	455	64,9	2	60	264	71,9	25	79,8	22	83,0	71,9
Koronc	404	57,6	3	20	254	69,2	16	89,4	18	87,2	64,7
Kunsziget	515	73,5	3	20	248	67,6	19	86,2	21	84,0	66,3
Lébény	517	73,8	3	20	203	55,3	25	79,8	20	85,1	62,8
Mecser	433	61,8	3	20	203	55,3	29	75,5	23	81,9	58,9
Mosonszentmiklós	472	67,3	3	20	213	58,0	26	78,7	20	85,1	61,8
Nagybajcs	514	73,3	3	20	303	82,6	12	93,6	13	92,6	72,4
Nyúl	543	77,5	2	60	279	76,0	17	88,3	15	90,4	78,4
Ótvevény	514	73,3	1	100	248	67,6	15	90,4	15	90,4	84,3
Rábapatonna	446	63,6	3	20	266	72,5	20	85,1	19	86,2	65,5
Vámoszabadi	534	76,2	3	20	248	67,6	10	95,7	12	93,6	70,6
Vének	509	72,6	3	20	231	62,9	16	89,4	20	85,1	66,0
Miskolci agglomeráció											
Alsósolca	308	43,9	1	100	170	28,9	18	87,2	24	80,9	68,2
Arnót	404	57,6	2	60	217	36,9	15	90,4	19	86,2	66,2
Bükkszentkereszt	390	55,6	3	20	162	27,6	19	86,2	23	81,9	54,3
Felsősolca	408	58,2	1	100	215	36,6	13	92,6	16	89,4	75,3
Kisotkaj	477	68,0	2	60	238	40,5	21	84,0	21	84,0	67,3
Mályi	492	70,2	1	100	242	41,2	17	88,3	22	83,0	76,5
Ónga	311	44,4	2	60	162	27,6	18	87,2	23	81,9	60,2
Sajóháony	343	48,9	1	100	165	28,1	19	86,2	22	83,0	69,2
Sajókeresztúr	352	50,2	1	100	222	37,8	15	90,4	21	84,0	72,5
Sajópálfa	382	54,5	2	60	162	27,6	19	86,2	24	80,9	61,8
Sajóvamos	345	49,2	2	60	161	27,4	18	87,2	23	81,9	61,1
Szirmabesenyő	412	58,8	1	100	214	36,4	13	92,6	17	88,3	75,2
Pécsi agglomeráció											
Bakonya	214	30,5	3	20	209	56,9	16	89,4	19	86,2	56,6
Bogád	381	54,4	3	20	254	69,2	9	96,8	10	95,7	67,2
Cserkút	376	53,6	3	20	335	91,3	9	96,8	11	94,7	71,3
Egerág	347	49,5	3	20	201	54,8	19	86,2	22	83	58,7
Gyód	335	47,8	3	20	223	60,8	11	94,7	16	89,4	62,5
Hosszúhetény	336	47,9	2	60	236	64,3	17	88,3	18	87,2	69,6
Keszű	428	61,1	3	20	252	68,7	9	96,8	12	93,6	68,0
Kozármisleny	477	68,0	2	60	315	85,8	10	95,7	14	91,5	80,2
Kökény	330	47,1	2	60	237	64,6	12	93,6	15	90,4	71,1
Kövágószőlős	281	40,1	3	20	220	59,9	11	94,7	13	92,6	61,5
Kövágótöttös	227	32,4	3	20	217	59,1	13	92,6	15	90,4	58,9
Lothárd	258	36,8	3	20	219	59,7	17	88,3	19	86,2	58,2
Martonfa	379	54,1	3	20	278	75,7	15	90,4	15	90,4	66,1
Nagykozár	433	61,8	3	20	247	67,3	10	95,7	12	93,6	67,7
Orfű	383	54,6	3	20	304	82,8	16	89,4	23	81,9	65,7
Pécsudvard	383	54,6	3	20	295	80,4	12	93,6	14	91,5	68,0
Pellérd	411	58,6	2	60	290	79	9	96,8	11	94,7	77,8
Pogány	420	59,9	3	20	301	82	12	93,6	16	89,4	69,0
Romonya	361	51,5	3	20	291	79,3	11	94,7	13	92,6	67,6
Személy	372	53,1	3	20	188	51,2	17	88,3	19	86,2	59,8
Egri agglomerálódó térség											
Andornaktálya	459	65,5	2	60	279	76,0	9	96,8	13	92,6	78,2
Egerbakta	327	46,6	2	60	138	37,6	9	96,8	8	97,9	67,8
Egerszalók	400	57,1	2	60	287	78,2	10	95,7	13	92,6	76,7
Felsőtárkány	413	58,9	3	20	230	62,7	9	96,8	12	93,6	66,4
Maklár	420	59,9	2	60	252	68,7	13	92,6	18	87,2	73,7
Nagytálya	424	60,5	3	20	292	79,6	13	92,6	19	86,2	67,8
Noszvaj	373	53,2	3	20	228	62,1	10	95,7	12	93,6	64,9
Novaj	402	57,3	3	20	229	62,4	13	92,6	17	88,3	64,1
Ostoros	494	70,5	3	20	258	70,3	8	97,9	11	94,7	70,7
Szombathelyi agglomerálódó térség											
Balogunyom	473	67,5	2	60	216	58,9	9	96,8	12	93,6	75,4
Boszok	384	54,8	3	20	252	68,7	18	87,2	22	83	62,7
Bozzai	498	71	3	20	225	61,3	14	91,5	18	87,2	66,2
Bucu	430	61,3	3	20	238	64,9	11	94,7	14	91,5	66,5
Cák	357	50,9	3	20	251	68,4	21	84,0	25	79,8	60,6
Csempezkopács	407	58,1	3	20	212	57,8	18	87,2	22	83	61,2
Gencsapáti	577	82,3	2	60	268	73,0	8	97,9	10	95,7	81,8
Gyöngyösfalu	526	75	2	60	229	62,4	12	93,6	14	91,5	76,5
Ják	476	67,9	3	20	210	57,2	11	94,7	13	92,6	66,5
Kőszeg	489	69,8	3	20	244	66,5	21	84,0	22	83	64,7
Kőszegdoroszló	352	50,2	3	20	240	65,4	18	87,2	20	85,1	61,6

Térség Település	Adóköteles jövedelem egy lakosra, ezer Ft	%	Tér- kapcsolati index	%	Személy- gépkocsik száma, ezer főre	%	A centrum- tól mért távolság, km	%	Menetidő autóval, perc	%	Index
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Szombathelyi agglomeráló térség (folytatás)											
Kőszegpaty	350	49,9	3	20	253	68,9	18	87,2	21	84	62,0
Kőszegszerdahely	436	62,2	3	20	292	79,6	20	85,1	23	81,9	65,8
Lukácsháza	504	71,9	2	60	248	67,6	14	91,5	16	89,4	76,1
Nárai	441	62,9	3	20	258	70,3	7	98,9	9	96,8	69,8
Narda	369	52,6	3	20	306	83,4	14	91,5	17	88,3	67,2
Nemesböd	497	70,9	3	20	223	60,8	11	94,7	12	93,6	68,0
Nemescsó	420	59,9	3	20	207	56,4	17	88,3	19	86,2	62,2
Peremye	430	61,3	3	20	232	63,2	10	95,7	15	90,4	66,1
Pusztacsó	378	53,9	3	20	238	64,9	20	85,1	22	83	61,4
Sé	573	81,7	3	20	315	85,8	7	98,9	9	96,8	76,7
Sorokpolány	415	59,2	3	20	189	51,5	13	92,6	16	89,4	62,5
Söpte	515	73,5	3	20	225	61,3	9	96,8	10	95,7	69,5
Tanakajd	570	81,3	3	20	248	67,6	11	94,7	16	89,4	70,6
Táplászentkereszt	523	74,6	3	20	256	69,8	8	97,9	12	93,6	71,2
Torony	390	55,6	3	20	198	54,0	8	97,9	12	93,6	64,2
Vasszécseny	547	78	3	20	249	67,8	13	92,6	19	86,2	68,9
Vát	479	68,3	3	20	243	66,2	14	91,5	14	91,5	67,5
Velem	406	57,9	3	20	272	74,1	22	83,0	25	79,8	63,0
Vép	482	68,8	2	60	254	69,2	10	95,7	12	93,6	77,5
Zalaegerszegi agglomeráló térség											
Alibánfa	398	56,8	2	60	194	52,9	11	94,681	16	89,4	70,7
Babosdóbréte	375	53,5	2	60	260	70,8	11	94,681	14	91,5	74,1
Bagod											
Bocfőldé	467	66,6	1	100	260	70,8	9	96,8	11	94,7	85,8
Boncodfőldé	486	69,3	3	20	279	76,0	10	95,7	12	93,6	70,9
Csatar	392	55,9	3	20	222	60,5	10	95,7	12	93,6	65,2
Csonkahegyhát	405	57,8	3	20	254	69,2	14	91,5	18	87,2	65,1
Dobronhegy	357	50,9	2	60	327	89,1	10	95,7	14	91,5	77,5
Egervár	450	64,2	2	60	270	73,6	12	93,6	12	93,6	77,0
Hagyásbörönd	334	47,6	3	20	255	69,5	15	90,4	16	89,4	63,4
Kemendollár	340	48,5	2	60	217	59,1	16	89,4	19	86,2	68,6
Kisbuccsa	346	49,4	2	60	252	68,7	12	93,6	13	92,6	72,8
Kiskutas	473	67,5	3	20	281	76,6	10	95,7	12	93,6	70,7
Kispáli	351	50,1	2	60	242	65,9	8	97,9	11	94,7	73,7
Milejszeg	302	43,1	3	20	226	61,6	14	91,5	19	86,2	60,5
Nagykutas	368	52,5	3	20	219	59,7	11	94,7	15	90,4	63,5
Nagy lengyel	492	70,2	3	20	367	100	10	95,7	14	91,5	75,5
Nagypáli	407	58,1	2	60	230	62,7	11	94,7	12	93,6	73,8
Petőhenye	309	44,1	3	20	261	71,1	11	94,7	16	89,4	63,8
Pókaszepetk	448	63,9	2	60	247	67,3	17	88,3	23	81,9	72,3
Sárhida	406	57,9	1	100	218	59,4	11	94,7	15	90,4	80,5
Teskánd	564	80,5	1	100	346	94,3	6	100	8	97,9	94,5
Vöckönd	394	56,2	3	20	206	56,1	16	89,4	21	84,0	61,1
Zalaboldogfa	314	44,8	3	20	211	57,5	11	94,7	14	91,5	61,7
Zalacséb	388	55,3	3	20	279	76,0	16	89,4	18	87,2	65,6
Zalaszentgyörgy	418	59,6	3	20	251	68,4	12	93,6	13	92,6	66,8
Zalaszentiván	513	73,2	1	100	265	72,2	9	96,8	12	93,6	87,2
Zalaszentlőrinc	344	49,1	3	20	235	64,0	12	93,6	17	88,3	63,0
Békéscsabai településegysétes											
Békes	273	38,9	2	60	218	59,4	14	91,5	13	92,6	68,5
Gyula	382	54,5	2	60	259	70,6	19	86,2	20	85,1	71,3
Csabaszabadi	193	27,5	2	60	167	45,5	17	88,3	19	86,2	61,5
Doboz	224	32,0	2	60	188	51,2	16	89,4	20	85,1	63,5
Mezőberény	268	38,2	2	60	175	47,7	25	79,8	24	80,9	61,3
Murony	266	37,9	3	20	236	64,3	14	91,5	17	88,3	60,4
Sarkad	203	29,0	3	20	179	48,8	27	77,7	32	72,3	49,5
Szabadkigyós	276	39,4	2	60	184	50,1	11	94,7	14	91,5	67,1
Újkigyós	280	39,9	2	60	232	63,2	16	89,4	21	84,0	67,3
Debreceni településegysétes											
Bocskai kert	348	49,6	1	100	210	57,2	15	90,4	14	91,5	77,8
Ebes	343	48,9	1	100	230	62,7	14	91,5	15	90,4	78,7
Hajdúbagos	281	40,1	3	20	174	47,4	18	87,2	21	84,0	55,8
Hajdúsámson	241	34,4	3	20	165	45,0	14	91,5	15	90,4	56,3
Mikepércs	257	36,7	1	100	199	54,2	11	94,7	13	92,6	75,6
Sáránd	302	43,1	1	100	175	47,7	15	90,4	17	88,3	73,9
Újléta	141	20,1	3	20	155	42,2	29	75,5	32	72,3	46,0
Vámospércs	304	43,4	3	20	171	46,6	22	83,0	23	81,9	55,0
Kaposvári településegysétes											
Baté	375	53,5	2	60	248	67,6	14	91,5	13	92,6	73,0
Juta	443	63,2	3	20	310	84,5	9	96,8	11	94,7	71,8
Kaposfő	322	45,9	2	60	233	63,5	13	92,6	19	86,2	69,6
Kaposmérő	391	55,8	1	100	275	74,9	9	96,8	12	93,6	84,2
Kaposszerdahely	386	55,1	3	20	256	69,8	7	98,9	11	94,7	67,7
Kaposújlak	404	57,6	2	60	285	77,7	7	98,9	10	95,7	78,0
Mosdós	394	56,2	3	20	213	58,0	17	88,3	18	87,2	62,0
Nagyberki	375	53,5	3	20	335	91,3	17	88,3	18	87,2	68,1
Orci	369	52,6	3	20	276	75,2	8	97,9	14	91,5	67,4
Sántos	366	52,2	2	60	271	73,8	7	98,9	8	97,9	76,6
Taszár	563	80,3	2	60	280	76,3	9	96,8	11	94,7	81,6
Zselickislak	369	52,6	3	20	259	70,6	9	96,8	10	95,7	67,2
Zselicszentpál	382	54,5	3	20	272	74,1	9	96,8	12	93,6	67,8
Kecskeméti településegysétes											
Ballószög	407	58,1	2	60	270	73,6	8	97,9	6	100,0	77,9
Felsőajos	311	44,4	3	20	295	80,4	27	77,7	21	84,0	61,3
Helvécia	363	51,8	3	20	262	71,4	11	94,7	13	92,6	66,1
Kerekegyháza	297	42,4	3	20	270	73,6	20	85,1	20	85,1	61,2
Ladánybene	274	39,1	3	20	267	72,8	25	79,8	25	79,8	58,3

Térség Település	Adóköteles jövedelem egy lakosra, ezer Ft	%	Tér- kapcsolati index	%	Személy- gépkocsik száma, ezer főre	%	A centrum- tól mért távolság, km	%	Menetidő autóval, perc	%	Index
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Kecskeméti településegysétes (folytatás)											
Lajosmizse	303	43,2	2	60	282	76,8	18	87,2	15	90,4	71,5
Nyárlőrinc	352	50,2	3	20	301	82,0	18	87,2	18	87,2	65,3
Városföld	434	61,9	3	20	281	76,6	13	92,6	11	94,7	69,1
Nyíregyházi településegysétes											
Kötaj	262	37,4	3	20	178	48,5	14	91,5	18	87,2	56,9
Nyírpazony	341	48,6	3	20	265	72,2	8	97,9	10	95,7	66,9
Nyirtelek	314	44,8	2	60	221	60,2	11	94,7	13	92,6	70,4
Nyírtura	299	42,7	3	20	226	61,6	11	94,7	11	94,7	62,7
Salgótarjáni településegysétes											
Etes	284	40,5	3	20	159	43,3	11	94,7	14	91,5	58,0
Karancsalja	403	57,5	3	20	229	62,4	7	98,9	8	97,9	67,3
Karancsberény	319	45,5	3	20	167	45,5	15	90,4	21	84	57,1
Karancslapujtő	323	46,1	3	20	188	51,2	10	95,7	12	93,6	61,3
Kazár	280	39,9	3	20	160	43,6	10	95,7	13	92,6	58,4
Kishartyán	332	47,4	3	20	221	60,2	13	92,6	13	92,6	62,5
Sóshartyán	174	24,8	3	20	96	26,2	15	90,4	16	89,4	50,2
Vizslás	362	51,6	3	20	211	57,5	10	95,7	11	94,7	63,9
Soproni településegysétes											
Ágfalva	393	56,1	3	20	260	70,8	6	100	8	97,9	69,0
Fertőrákos	362	51,6	3	20	258	70,3	10	95,7	12	93,6	66,3
Harka	429	61,2	3	20	271	73,8	8	97,9	8	97,9	70,2
Kópháza	352	50,2	1	100	298	81,2	7	98,9	7	98,9	85,9
Nagyecenk	436	62,2	1	100	284	77,4	13	92,6	13	92,6	84,9
Szegedi településegysétes											
Algyő	429	61,2	1	100	156	42,5	13	92,6	15	90,4	77,3
Deszk	436	62,2	1	100	228	62,1	11	94,7	14	91,5	82,1
Domaszék	281	40,1	1	100	282	76,8	11	94,7	11	94,7	81,3
Klárfa	276	39,4	2	60	124	33,8	18	87,2	19	86,2	61,3
Kübekháza	306	43,7	3	20	142	38,7	19	86,2	24	80,9	53,9
Röszke	309	44,1	2	60	282	76,8	13	92,6	14	91,5	73,0
Sándorfalva	330	47,1	1	100	256	69,8	18	87,2	17	88,3	78,5
Szatymaz	303	43,2	1	100	274	74,7	14	91,5	14	91,5	80,2
Tiszaszeged	350	49,9	3	20	224	61	16	89,4	25	79,8	60,0
Újszentiván	377	53,8	3	20	207	56,4	11	94,7	15	90,4	63,1
Zombó	352	50,2	3	20	292	79,6	16	89,4	19	86,2	65,1
Székesfehérvári településegysétes											
Csór	461	65,8	1	100	226	61,6	14	91,5	13	92,6	82,3
Izszakszentgyörgy	556	79,3	2	60	249	67,8	11	94,7	13	92,6	78,9
Moha	484	69	2	60	252	68,7	12	93,6	13	92,6	76,8
Pákozd	541	77,2	3	20	250	68,1	11	94,7	12	93,6	70,7
Pátka	407	58,1	3	20	220	59,9	15	90,4	18	87,2	63,1
Sárkeresztés	588	83,9	1	100	302	82,3	9	96,8	10	95,7	91,7
Sárkeszi	311	44,4	3	20	232	63,2	15	90,4	17	88,3	61,3
Sárszentmihály	449	64,1	3	20	252	68,7	12	93,6	13	92,6	67,8
Szabadbattyán	468	66,8	1	100	285	77,7	10	95,7	10	95,7	87,2
Tác	439	62,6	3	3	219	59,7	16	89,4	15	90,4	61,0
Úrhida	461	65,8	3	3	261	71,1	11	94,7	13	92,6	65,4
Zámoly	421	60,1	3	3	206	56,1	16	89,4	17	88,3	59,4
Székszárdi településegysétes											
Tolna	423	60,3	3	20	279	76	12	93,6	13	92,6	68,5
Decs	286	40,8	3	20	202	55	13	92,6	16	89,4	59,6
Ócsény	351	50,1	3	20	270	73,6	8	97,9	11	94,7	67,2
Sióágárd	389	55,5	3	20	294	80,1	10	95,7	12	93,6	69,0
Szolnoki településegysétes											
Rákócziújfalva	584	83,3	1	100	215	58,6	13	92,6	21	84,0	83,7
Rákócziújfalva	303	43,2	2	60	141	38,4	16	89,4	22	83,0	62,8
Szajol	386	55,1	1	100	159	43,3	11	94,7	13	92,6	77,1
Tószeg	415	59,2	2	60	192	52,3	14	91,5	21	84,0	69,4
Zagyvarékas	333	47,5	2	60	177	48,2	16	89,4	20	85,1	66,0
Tatabányai településegysétes											
Baj	447	63,8	3	20	249	67,8	11	94,7	14	91,5	67,6
Bokod	376	53,6	3	20	257	70	16	89,4	21	84,0	63,4
Kecskéd	470	67	3	20	271	73,8	12	93,6	16	89,4	68,8
Környe	449	64,1	1	100	279	76	7	98,9	10	95,7	87,0
Oroszlány	387	55,2	2	60	244	66,5	15	90,4	19	86,2	71,7
Tata	549	78,3	2	60	304	82,8	13	92,6	13	92,6	81,3
Szárliget	400	57,1	3	20	276	75,2	14	91,5	18	87,2	66,2
Várgesztes	438	62,5	3	20	302	82,3	15	90,4	21	84,0	67,8
Vértessomló	394	56,2	3	20	318	86,6	10	95,7	15	90,4	69,8
Vértesszőlős	306	43,7	3	20	267	72,8	19	86,2	22	83,0	61,1
Vértesszőlős	523	74,6	1	100	307	83,7	6	100	8	97,9	91,2
Veszprémi településegysétes											
Bánd	503	71,8	1	100	257	70,0	9	96,8	9	96,8	87,1
Hajmáskér	407	58,1	1	100	208	56,7	14	91,5	13	92,6	79,8
Herend	701	100	1	100	260	70,8	12	93,6	13	92,6	91,4
Litér	440	62,8	2	60	248	67,6	11	94,7	11	94,7	75,9
Márkó	480	68,5	2	60	304	82,8	7	98,9	6	100	82,0
Nemesvámos	533	76	3	20	321	87,5	10	95,7	10	95,7	75,0
Sóly	410	58,5	3	20	241	65,7	13	92,6	12	93,6	66,1
Szentkirályszabadja	429	61,2	2	60	228	62,1	9	96,8	11	94,7	75,0
Veszprémfajsz	447	63,8	3	20	294	80,1	12	93,6	13	92,6	70,0

Forrás: KSH, MÁV, Volán.

IRODALOM

- Dr. Abonyiné dr. Palotás Jolán* (1999): Általános statisztika alkalmazása a társadalmi-gazdasági földrajzban. JATEPress, Szeged
- Borsos Árpád* (2004): A magyar mozihálózatról tértudományi megközelítésben. *Tér és Társadalom*. XVIII. évf. 3.
- Borsos Árpád* (2005): Magyarország moztérképe 2004, és ami mögötte van. (Megjelenés alatt)
- Erdősi Ferenc* (2003): *Közlekedés*. In: Perczel György (szerk.): Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- Erdősi Ferenc* (2004): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- Horváth Gyula – Rechnitzer János* (2004): A vezető magyar városok innovációs kapacitása és fejlesztési elképzelései. MTA RKK NYUTI Közleményei 156. Győr, MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet
- Kőszegfalvi György* (1997): Urbanisztika. Urbanizáció – Városfejlődés. JPTE TTK Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék
- Szirmai Viktória – A. Gergely András – Baráth Gabriella – Molnár Balázs – Szépvölgyi Ákos* (2002): Verseny és/vagy együttműködés. Város és környéke kapcsolatai. MTA Szociológiai Kutatóintézet, MTA RKK NYUTI Közép-dunántúli Kutatócsoport. Budapest–Székesfehérvár
- Tóth József (szerk.)* (2001–2002): Általános társadalomföldrajz I.–II. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs
- Tóth József* (2004): A magyarországi urbanizációs folyamat sajátosságai: településcsoportok, településegységek, agglomerációk Magyarországon. In: Tóth József: Tanulmányok a településföldrajz témaköréből. PTE FEEI, Pécs
- Magyar statisztikai évkönyv 2004*. <http://portal.ksh.hu>
- <http://www.utvonalterv.hu>
- Piaci elemzések*. Budapest Film Kft. 1997–2004. (Belső munkaanyag)